

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 407 DE 1995

SETIEMBRE DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

DRAGADO DEL CANAL MARTIN GARCIA

Exposición del señor Presidente de la Comisión Administradora del Río de la Plata, doctor Juan Carlos Payssé

Versión taquigráfica de la Sesión de la Comisión del día 13 de setiembre de 1995

- I -

A S I S T E N C I A

Preside	: Senador Dante Irurtia
Miembros	: Senadores José Andujar, Marina Arismendi, Albérico César Segovia y Orlando Virgili
Invitados especiales	: Presidente de la Comisión Administradora del Río de la Plata, doctor Juan Carlos Payssé; Delegados Capitán de Navío Ariel Chiossi y doctor Washington Baliero y Asesor Capitán de Navío Angel H. Antoniello
Secretario	: Julio Méndez Vila
Ayudante	: María Cecilia Fernández

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 35 minutos.)

Antes que nada, deseo señalar que el señor Senador Chiesa nos informó que no podría concurrir en el día de hoy a la Comisión, aunque cabría la posibilidad de que en el correr de la sesión se hiciera presente.

En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, tenemos el honor de recibir al señor Presidente de la Comisión Administradora del Río de la Plata, doctor Juan Carlos Payseé, y a sus asesores, a los efectos de que nos informen sobre uno de nuestros objetivos que apunta al mejor conocimiento del tema de las comunicaciones en general, de los transportes y de las posibilidades que tiene el país en ese sentido.

Indudablemente, en este espacio hemos insistido con mucho énfasis en el área fluvial. En una sesión anterior recibimos al señor Jorge Sanguinetti para que nos informara con respecto a la Hidrovía y a la incidencia de la construcción del Puente Colonia-Buenos Aires. En el día de hoy, reitero, tenemos el honor de recibir a la delegación que representa a la Comisión Administradora del Río de la Plata.

Por lo tanto, les cedemos el uso de la palabra para que emitan su opinión al respecto.

SEÑOR PAYSEE.- Agradecemos a los miembros de la Comisión sus palabras. A su vez, deseamos manifestar el placer que sentimos por estar en este ámbito informando acerca de la situación actual de nuestros trabajos.

La Comisión Administradora del Río de la Plata fue creada por el Tratado del Río de la Plata de 1973, junto con otras Comisiones, y está integrada por cinco delegados uruguayos y cinco argentinos. Como es obvio, tiene carácter binacional; su sede es la isla Martín García y su sub-sede la ciudad de Buenos Aires, que es donde normalmente sesiona.

lt.

Como los señores Senadores sabrán, el Tratado del Río de la Plata es un estatuto más que una delimitación; tiene una cantidad enorme de aspectos, con soluciones distintas pero armónicas, que han llevado a un mejoramiento notorio de las relaciones entre ambos países signatarios.

Con respecto al tema concreto de la navegación, ha sido preocupación de nuestra delegación, desde 1990, lo relativo al dragado de los canales del área de la isla Martín García a los efectos de facilitar el transporte marítimo, de abaratarlo y hacerlo más seguro.

La situación que se da antes del dragado indica que los barcos —posteriormente, podremos ilustrarlos en base a gráficos que hemos traído— que vienen por la Hidrovía y cuyo punto final es el puerto de Nueva Palmira pueden desembocar frente a éste si se utiliza el brazo superior del río Paraná. También puede ocurrir —y es lo que hoy sucede en los hechos— que se siga directamente hacia el Canal Mitre, por el Paraná de Las Palmas, que es el brazo inferior del Río Paraná. En este caso, Nueva Palmira quedaría marginada del tráfico principal que fluiría desde el Norte por la Hidrovía.

El dragado de los canales de Martín García acortaría los trayectos, le daría vida al puerto de Nueva Palmira y permitiría acceder —que es la finalidad— a los mercados internacionales con un costo menor para las mercaderías, fundamentalmente de los cereales, que en la actualidad es el rubro principal, aunque en un futuro podría ser muy importante el maderero y el citrícola, entre otros, en una palabra, todas las producciones que se están desarrollando, tanto en nuestro país como en las naciones vecinas que componen la región de la Hidrovía.

El canal Martín García —luego que se dragó el Canal Mitre al sur— había quedado abandonado, no siendo dragado en los últimos 15 ó 18 años; sin embargo, mantiene una profundidad natural relativa que se sitúa entre 19 y 22 pies, pudiendo llegar a tener un poco más en función de las mareas. De todos modos, no permite el pasaje de los buques Panamax con carga completa o semicompleta, que es precisamente lo que se pretende. Por lo tanto, al no estar dragado el canal, se puede

lt.

subir el lastre con los barcos vacíos, pero los que bajan cargados lo hacen por el Canal Mitre, lo que hace que no se utilice ningún servicio uruguayo.

Por otro lado, la posibilidad de dragar el canal abre rutas en el Río Uruguay. Si sacamos el tapón de Martín García también haremos posible el flujo de la navegación hacia el puerto de Fray Bentos, que pensamos que en el futuro va a ser la gran salida de la madera que precisamente desde 1998 se constituirá en un rubro muy importante para el país, aunque no tiene solucionado el tema de su salida para la exportación.

Con estas perspectivas geopolíticas, la Comisión Administradora del Río de la Plata, con instrucciones precisas del Ministerio de Relaciones Exteriores, negoció con la República Argentina la posibilidad de proceder al dragado de esta vía de navegación. Estas tratativas culminaron entre 1990 y 1991, cuando la República Argentina decide acompañar la posición uruguaya pese a una resistencia interna de sectores de ese país, derivada de factores históricos.

De acuerdo con el Tratado del Río de la Plata, los canales son administrados por el que los ha construido y por el que los mantiene.

La situación actual en el Río de la Plata es que todos los canales —con excepción del canal de acceso al puerto de Montevideo— han sido construidos y mantenidos por la República Argentina, incluyendo el de Martín García. Por lo tanto, están administrados por la República Argentina; el Uruguay no administra ni coadministra ninguno. Entonces, al realizarse la obra de Martín García en forma conjunta, por parte de ambos países, se constituirá en el primer canal coadministrado y será la primera vez en que Uruguay junto con Argentina tendrá un papel más importante en la regulación, administración y conservación del canal.

Teniendo en cuenta estos aspectos, se firma una Nota Reversal entre las dos naciones el 8 de julio de 1991, la cual autoriza a la Comisión Administradora del Río de la Plata a llamar a licitación pública internacional sobre la base de una concesión pública sin aporte de los Estados. La idea original

era que la financiaran los propios explotadores que pudieran presentarse para realizar la obra, a los efectos de que no representara un costo para los Estados. Posteriormente, se autoriza la realización de estudios, la utilización de los existentes y la contratación de una consultoría externa para preparar los pliegos de la licitación. Asimismo, se ordena reglamentar y administrar el uso de las obras.

Esta sería una síntesis básica de la primera Nota Reversal. Sobre la base de ésta, que obliga a ambos Estados —le otorga contenido internacional a la obligación— se llama a licitación internacional en octubre de 1991 para contratar a una consultora. En febrero de 1992 se efectúa la adjudicación al consorcio Consulplata, integrado por tres empresas argentinas, dos uruguayas y una estadounidense. En el mes de marzo de 1993 se llama a precalificación de empresas interesadas en realizar la obra. Posteriormente, en junio de 1993, se procede a una segunda firma de Notas Reversales entre ambos países, por la cual se ratifica la voluntad de llevar adelante la obra, se compromete el apoyo necesario para que el peaje a aplicar garantice la efectiva competitividad y se acuerda la participación proporcional equitativa de ambos países en los acuerdos.

La segunda Nota Reversal, con el contenido mencionado, se debe a lo siguiente. En el ínterin, en la República Argentina —luego de la primera Nota y estando en pleno proceso de estudio el llamado a licitación— surge la obra denominada "De Rosario al mar" o "De Rosario al océano", que introduce un elemento que distorsiona la licitación tal como la teníamos prevista. Ello se debe a que la República Argentina decide dragar el Canal Mitre hacia arriba y hacia abajo, es decir, desde el principio del Río de la Plata hasta la ciudad de Rosario, subsidiando fuertemente la obra con sumas muy importantes.

Sería conveniente que el Capitán Antoniello señalara en los mapas que tenemos aquí cuáles serían las dos obras y cómo actuarían.

SEÑOR ANTONIELLO.- El gráfico que tenemos aquí une la carta de Palmira a Colonia y la del Delta al Paraná. En rojo está graficado lo que es la obra que coincide con la línea roja de

lt.

esta carta. Esta es la obra binacional.

El canal de Martín García, en realidad, está constituido por varios canales. La otra marca que vemos aquí, en color verde, es el enganche a esta altura del Paraná Guazú y el Paraná Bravo, el Canal Mitre, el de acceso a Buenos Aires y el Río Paraná hacia arriba. Esto sería lo que ustedes tienen en rojo, de Palmira al Sur. Por aquí baja la Hidrovía; por otro lado tenemos el Paraná Guazú y Bravo y, por último, el Canal Mitre.

Actualmente, las cargas nacionales de Palmira salen marcha atrás por aguas interiores argentinas hasta el punto de enganche que se observa aquí; bajan por el Paraná Las Palmas, por el Canal Mitre y luego hacia afuera.

Esta sería una síntesis relacionando la carta de navegación con el gráfico que tenemos aquí.

SEÑOR PAYSSE.- Como decía, señor Presidente, la licitación del Canal Mitre nos lleva a negociar con la República Argentina la consolidación de nuestra obra, pero sobre bases distintas. Existiendo el tema de la subvención y de una suerte de peaje fijado de antemano, se tienen que negociar aportes de los Estados, con lo cual la concesión empieza a desdibujarse. Esto quiere decir que no se puede llamar a concesión teniendo una vía alternativa que va a ser más barata. Por lo tanto, si el resultado económico de la concesión iba a ser el peaje a cobrar a los usuarios, naturalmente ellos iban a optar por el otro canal que estará subsidiado y tendrá un peaje sensiblemente menor como consecuencia del aporte de la República Argentina. En definitiva, se decide realizar las dos obras.

Por su parte, la República Argentina sigue con su obra nacional, en la cual no tenemos injerencia; simplemente se nos comunicó en su momento su existencia. Posteriormente, la estudiamos dentro de la Comisión y llegamos a la conclusión de que no producía ningún efecto negativo en lo que significaba el Estatuto del Río de la Plata. A continuación, por parte de la Comisión Administradora del Río de la Plata, se autorizó la realización de la obra que en su mayor recorrido pasa por aguas internas argentinas. Teniendo en cuenta todos estos aspectos,

se hace el llamado a precalificación en el mes de abril de 1994. Se presentaron siete empresas y calificaron seis, de las cuales dos se fusionaron, quedando finalmente cuatro. Los consorcios eran los siguientes: Badra-Ivai —brasileño— Jan de Null —belga— Boskalist -Ballast —holandés— y Dredging International —belga y americano.

El 10 de junio de 1994 se firma una tercera Nota Reversal entre los Cancilleres de ambos Estados. En resumen, su contenido es contribuir en partes iguales para la obra de apertura que consta de dos partes, una de las cuales es de apertura y consiste en llevar al canal, que actualmente tiene alrededor de 20 pies de profundidad a 32.

Básicamente, según lo que dicen los consultores, esa obra lleva dos años y tiene un precio de acuerdo a ese dragado importante que se va a realizar. Además, se prevén ocho años de mantenimiento de la obra que se licitan conjuntamente. Sobre esa base se decide contribuir en partes iguales a la obra de apertura valuadas, cada una de ellas, en U$S 50:000:000, es decir que en total ascendería a U$S 100:000.000. El peaje será el mismo tanto para Martín García como para Mitre, a los efectos de que la competencia en cuanto al subsidio quede neutralizada. Se establece, entonces, U$S 107:000.000 para la obra de apertura y un máximo de U$S 112:000.000 anuales para su mantenimiento. Asimismo, se encomienda a la CARP el llamado a licitación para la contratación de una consultora que hará las veces de inspectora de las obras. Además, los Gobiernos se comprometen a efectuar las previsiones necesarias de rubros, para aportar a la CARP los fondos pertinentes.

Este es, en resumen, el contenido de la tercera Nota Reversal que se firmó el 10 de junio de 1994.

En julio de 1994 se entregan los pliegos a las empresas en Montevideo, en una ceremonia realizada en el Palacio Taranco, con la participación de todos los partidos políticos, lo que reafirma el sentido de política de Estado en relación con esta obra; así lo manifiestan los Presidentes de ambos países.

En agosto de 1994 se reciben las ofertas en las oficinas de la CARP y en noviembre de 1994 finaliza el estudio de las

lt.

ofertas técnicas declarándose suficientes tres de los consorcios mencionados, quedando descalificado uno: el liderado por la empresa Boskalist

Organizamos la licitación de acuerdo a lo asesorado por la consultora, sobre la base de dos pliegos o presentaciones: una técnica y otra económica. Naturalmente, primero se hizo una precalificación en cuanto a cuáles iban a ser las empresas licitantes, de las que ya hablamos. Las precalificadas presentaron un sobre con el proyecto en sí y luego otro, cerrado, con el precio de la obra. En virtud de que nuestros asesores entienden que una de ellas no cumple con los requisitos establecidos, ya que no permite la navegación tal como está concebida —es decir, para el paso de buques con 32 pies de profundidad— no pasa a la segunda etapa, por lo que no se abre su sobre.

En febrero de 1995 se procede a la apertura de las ofertas económicas, haciendo la adjudicación a la empresa más barata. Esta recayó en el consorcio formado por la empresa Dredging Internacional (USA), DYOPSA (República Argentina), HAM (Holanda), Sociedad Italiana de Dragaggi (Italia), Pentamar S. A. (República Argentina) y Great Lakes Dredge (USA).

Se trata de un consorcio muy fuerte, integrado por distintos países, que presentó un buen proyecto, de acuerdo con los análisis de todos los técnicos.

Posteriormente, la empresa Boskalist recurre su exclusión en la etapa técnica, lo que lleva a que, de acuerdo a lo previsto en los pliegos, se constituya un tribunal arbitral a los efectos de atender la reclamación. En estos momentos se encuentra en trámite, lo que significa que el tribunal está actuando. La etapa de prueba se está terminando y se estima que antes de fin de año habrá una resolución.

En el ínterin se ha seguido negociando el contrato con la empresa adjudicataria, pero no se ha firmado, aunque se podría hacer, a la espera del fallo del tribunal que pensamos será confirmatorio de lo ya resuelto oportunamente.

Esta es, en definitiva, una apretada síntesis de nuestra

lt.

actividad en lo que refiere a los canales del área Martín García.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo con el conocimiento a fondo que el doctor Payssé tiene sobre el tema, nos da números referentes a la obra de Martín García, así como también datos del entorno que conforma, lógicamente, el canal Martín García junto con el Mitre.

En lo que tiene que ver con el funcionamiento de los peajes, según se ha manifestado, el tratamiento será igualitario para ambos tránsitos.

Sin embargo, quisiera profundizar un poco más en cuanto a la inversión que hace el país de U$S 50:000.000, y en lo que tiene que ver con el futuro peaje, a los efectos de que, como miembro de la Comisión, pueda contar con una información pormenorizada. Todo esto teniendo en cuenta los verdaderos derechos y la funcionalidad, en este caso, del puerto de Nueva Palmira, de Fray Bentos y los que a nivel de Uruguay podrán acceder con mayor facilidad por el Martín García.

SEÑOR PAYSEE.- Al respecto puedo indicar que la oferta adjudicada sobre esos montos máximos de U$S 107:000.000 fue de U$S 101:000.000 —por eso hablamos de U$S 50:000.000 y fracción para cada parte— y en cuanto al mantenimiento, que tenía un máximo de U$S 9:000.000, de acuerdo a las Notas Reversales, se establece en U$S 7:000.000 y fracción. Esto significa que está dentao de los parámetros preestablecidos.

Con respecto a los U$S 50:000.000 que le correspondería abonar a Uruguay, los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Economía y Finanzas tramitaron oportunamente, a través de FONPLATA, un préstamo por U$S 25:000.000 que ya fue otorgado y que se encuentra en vías de ser firmado. Como en determinado momento pueden entrar a correr comisiones, se está esperando la dilucidación del tema por parte del tribunal. Esto tiene que llevarse a cabo antes de fin de año porque se vence el plazo con que cuenta Uruguay para obtener este préstamo. Reitero que ya está otorgado; sólo falta ultimar detalles.

Quiere decir que la mitad estaría financiada por un

lt.

organismo regional, con un préstamo a largo plazo a intereses muy bajos como toda obra de fomento y desarrollo. Los otros U$S 25:000.000 se pagarían con aportes presupuestales que se liquidan en partidas progresivas en lo que tiene que ver con el contra avance de obras y que fueron incluidas en el Proyecto de Presupuesto que está a consideración del Poder Ejecutivo.

Entonces, en este momento tenemos la posibilidad de financiar U$S 50:000.000; en cuanto al mantenimiento que se tendrá que realizar dentro de dos años, también ha sido previsto en las partidas presupuestales enviadas por el Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR BALIERO.- Quería aclarar que, en principio, el Gobierno no necesariamente tiene que pagar los U$S 9:000.000 porque estarían cubiertos por el peaje. Se trataría de una garantía de parte de los dos Estados para el caso de que estos dividendos no alcanzaran a cubrir esa cantidad. De todas maneras, la previsión presupuestal hay que hacerla.

SEÑOR PAYSEE.- Esta negociación con Argentina fue muy difícil porque había sectores importantes del Gobierno que estaban en contra de esta obra, entre los que se encontraba el Ministerio de Economía argentino que privilegiaba la obra de Mitre, considerando excesivo hacer dos vías, dado los montos que había que desembolsar.

El hecho de no incluir el Ministro Cavallo las partidas presupuestales en forma oportuna provocó la necesidad de negociar un cronograma de desembolsos, según el cual nuestro país va a tener que cubrir no sólo su parte sino también la argentina. No obstante, en el segundo año, a fines de 1996, habiéndose incorporado las partidas comprometidas por el Gobierno vecino, ese país comenzaría a hacer los aportes.

En virtud de que la obra se ha ido, en cierta forma, retrasando —estaba prevista su iniciación para agosto de este año— se va acompasando a los ritmos del Estado vecino, por lo que Argentina va a poder efectuar los aportes antes de lo pensado. Si el dragado hubiese comenzado en el mes de agosto, tal como se preveía, a fines del año 1996 Uruguay hubiese tenido que realizar prácticamente todos los desembolsos, que

la Argentina luego compensaría. Todo ello está siendo regulado en un compromiso formal, a los efectos de salvaguardar las inversiones uruguayas, dejando perfectamente garantizadas las obligaciones argentinas. Esto también ha sido negociado en la última reunión de Presidentes, donde se nos encomienda formalizar el acuerdo con la República Argentina. En ese sentido, me voy a permitir leer una parte de la Declaración Conjunta de los señores Presidentes de la República Oriental del Uruguay y de la República Argentina, en la que se expresa: "Reafirmaron su compromiso de llevar a cabo el dragado, balizamiento y mantenimiento de los canales del Río de la Plata en el área de Martín García, entre el kilómetro 37 (Barra del Farallón) y el kilómetro 0 del Río Uruguay conforme con los acuerdos celebrados al respecto entre los dos países y a la obra recientemente licitada.- En tal sentido, instruyeron a sus Cancillerías a los efectos de que sus delegaciones ante la Comisión Administradora del Río de la Plata formalicen el cronograma de aportes acordado que efectuarán los gobiernos en el período 1996 al 1998 para llevar a cabo las obras de apertura de los referidos canales".

El desembolso previsto no es el habitual, ya que se prevé una entrega mayor por parte del Uruguay para el primer año, compensada por un desembolso superior de la Argentina en el segundo año.

En síntesis, las antedichas serían las características financieras que rodean todo lo que tiene que ver con la construcción de la obra.

SEÑOR VIRGILI.- Como sabemos, se trata de una obra de gran magnitud, que en el futuro cercano acarreará inconvenientes, fundamentalmente con el tema forestal. Seguramente, si no se abren los cauces en cuestión, vamos a tener que competir con el Canal Mitre que, como es lógico, tiene una fuerza tremenda, ya que los argentinos lo apoyan porque lo necesitan y es prioritario.

Concretamente, me refiero a "De Rosario al Mar". A mi juicio, esta obra conllevará una función especial para el Uruguay, pues espero que en el futuro tengamos mucho para exportar. Al observar todo esto, se aprecian las dificultades

lt.

existentes, ya que se trata de obras en función de las cuales hay intereses creados que no se conocen. Si no me equivoco, nuestros invitados están llegando a feliz término.

Tal como se ha expresado, la administración de la obra será compartida y el peaje sería cobrado por partes iguales, lo que surtirá efecto.

Pensamos que esta construcción es muy importante en estos momentos para nuestro país. En cierto modo, ustedes han tenido que luchar contra algunas adversidades, ya que han debido contactarse con personas que también están motivadas por intereses económicos, aspecto que nadie puede ignorar.

Como consecuencia de todo esto, los señores Senadores estamos aprendiendo mucho y nos estamos enriqueciendo con todo lo que tiene que ver con el transporte. Si bien no domino este tema, puedo advertir que a nivel económico vamos a obtener un resultado importante, ya que se habla de que dentro de tres o cuatro años la forestación va a tomar un giro extraordinario. Se trata de una mercadería no muy valiosa, por lo que es necesario buscar mejorar las economías por todas partes. Seguramente, todo lo relativo a la navegación va a ser fundamental para llevar a cabo esa gran posibilidad de desarrollo que tenemos en nuestro país.

Felicito a nuestros invitados por el trabajo efectuado y reconozco que no debe haber sido demasiado fácil, en función de las contraposiciones existentes. El mundo se mueve en torno a intereses económicos y cuando realmente hay algo en pugna, como en este caso el Canal Mitre —en que surgió de una voz importante, como es la de Rosario— debe ser muy difícil luchar contra esas adversidades.

Reitero que en el correr de los últimos días nos hemos interiorizado de este tema, por lo que debo felicitar al señor Presidente, quien un día afirmó que, si bien estamos integrando la Comisión de Transporte y Obras Públicas, no sabemos mucho al respecto. Por suerte, hemos tenido una respuesta afirmativa de parte del señor Ministro, quien ha sido muy solícito a nuestros requerimientos. Tal como le expresaba hace unos días, su vida transcurre participando miércoles a miércoles en esta

lt.

Comisión, ya sea solo o acompañando a alguna delegación.

Nuestros invitados nos han dado en el día de hoy una lección sobre este tema, expresándonos lo que ha sucedido en torno a esta obra y lo que ocurrirá en el futuro próximo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera que se me brindara alguna información con respecto al funcionamiento, sobre todo, del Canal Mitre. Precisamente, me refiero a lo que se viene publicando a nivel periodístico en torno al costo trascendente que, lógicamente, conllevará el mantenimiento de este canal y su incidencia sobre el puerto de Buenos Aires.

Deseo saber si este aspecto está en la temática de la Comisión Administradora del Río de la Plata.

SEÑOR PAYSEE.- En lo que respecta al Canal Mitre, debo decir que ello no es así. En lo que tiene que ver con los intereses económicos argentinos que mencionaba el señor Senador Virgili, creo que el gran tema ha sido la lucha entre Rosario y sus puertos privados, y Nueva Palmira.

Los sectores privados argentinos temen que Nueva Palmira se convierta en el puerto de transferencia más importante; precisamente, ese es el destino que nosotros aspiramos para esa terminal.

Existe un gran axioma en el tema del transporte según el cual cuesta menos bajar un tren de empuje de barcazas que subir un barco. Sobre esa base hay que tratar que las barcazas desciendan lo más posible y que el barco suba poco. De acuerdo con los conocimientos técnicos vertidos por nuestros asesores, el punto ideal de esa transferencia es Nueva Palmira. El hecho de poder bajar hasta ese lugar abarata ese trayecto que va desde la boca del Paraná hasta los puertos privados de Rosario, lo que demuestra que esa es una ubicación estratégicamente inmejorable para realizar la mejor ecuación económica en términos de transferencia. Me refiero al traspaso actual de cereales —que en el día de mañana puede cambiarse por otro tipo de mercaderías o frutos— de la barcaza al barco. Si el barco puede cargar y salir al océano sin tener que efectuar otra parada —lo que es muy caro— sería mejor. La idea es que

la barcaza llegue a Nueva Palmira, se traspase al Panamax y que éste salga a 32 pies. Es cierto que el Panamax podía salir cargado hasta 40 pies, pero una segunda etapa de obras en el Martín García permitiría llevar el dragado a esa cifra, lográndose una solución óptima, ya que el barco saldría absolutamente cargado. No obstante, a los 32 pies, este medio de transporte sale lo suficientemente cargado como para no tener que efectuar una transferencia posterior.

Reitero que nuestra lucha ha girado en torno a ese miedo de algunos sectores argentinos, en el sentido de que Nueva Palmira se transforme en el gran puerto de transferencia de toda la mercadería que baja por la Hidrovía.

SEÑOR ANTONIELLO.- En aras de apoyar las expresiones aquí vertidas, deseo poner de manifiesto una información que recogimos en el día de ayer.

Hace aproximadamente diez días, un frutero de nuestro país, salido de Nueva Palmira con carga uruguaya, tuvo que esperar cuando llegó a la zona del enganche, con el fin de poder bajar por el Canal Mitre —ya que no le es posible bajar cargado por Nueva Palmira— porque existía tráfico argentino que era prioritario. El costo del frutero detenido es de U$S 10.000 por día. La carga mencionada debió pagar U$S 10.000 diarios, en función de que el canal es manejado por los argentinos.

Si no se efectúa la obra en Martín García, toda la carga uruguaya deberá salir por ese lugar, debiéndose abonar U$S 10.000 cada vez que un barco sea parado.

SEÑOR PAYSEE.- Lo que sucede es que si se entra en aguas internas argentinas hay que utilizar prácticos de esa nacionalidad.

SEÑOR ANTONIELLO.- En el esfuerzo por realizar el Canal Mitre, con toda la problemática existente, Argentina otorgará una subvención de U$S 80:000.000 anuales, más un tren de dragado completo. Es decir que dicho país se quedará sin dragas y entregará los remolcadores, los balizadores y las edificaciones de tierra de la ex Dirección Nacional de Construcciones

Portuarias, además del peaje. Como de esta forma tampoco cierran los números, en un último esfuerzo, el señor Ministro Cavallo firmó un documento en el que se le asegura al concesionario del Canal Mitre que Argentina pagará el peaje que éste no recaude por el tráfico que en un futuro se derive hacia Martín García como consecuencia del dragado. O sea que, en el supuesto de que se hiciera una supercarretera por Martín García, por donde pasaran todos los barcos, el concesionario del Canal Mitre cobrará toda la subvención más el peaje de los barcos que no utilicen ese canal. Esto marca una diferencia notoria entre lo que técnicamente es una obra viable, que se va a usar, y otra que se realizó "contra natura". Digo esto porque el Canal Mitre se abrió cortando una isla y, arriba de ese canal, en Paraná Las Palmas, los barcos con más de 240 metros de eslora no pueden doblar porque las curvas no se lo permiten, es decir que el canal está topeado, y el problema no surge por la profundidad sino por el largo de los barcos.

Estos problemas no existen en Martín García.

SEÑOR PAYSEE.- Me gustaría agregar alguna consideración sobre el futuro de la Hidrovía en función de la organización de este dragado.

Debemos informar que Brasil está realizando obras de infraestructura, con canales de oeste a este, denominados Vía Paraná-Tieté y derivan sectores de carga hacia los puertos de Paranaguá, de Santos y otros de su costa. Están trabajando silenciosamente pero en forma efectiva. Entonces, quitarle contenido a la salida del Río de la Plata por la Hidrovía por no contar con una ecuación económica mejor en un futuro puede significar una pérdida importante, en términos geopolíticos, para toda la Cuenca del Plata. No debemos olvidar que el tráfico que se realiza por medio del ferrocarril y por vía terrestre desde Paraguay hacia Paranaguá se va a derivar aún más por vía fluvial, debido a que ésta es mucho más barata.

Pienso que esta información interesa a los efectos de dar un aspecto macro de lo que es el flujo de mercadería en el Cono Sur y, fundamentalmente, en la Cuenca del Plata.

SEÑOR SEGOVIA.- Debo decir que me atrajo el último comentario

lt.

—lo que no quiere decir que los anteriores no— porque conozco la inversión que está realizando Brasil y la prioridad que le está dando a la misma, en virtud del excesivo costo del transporte de mercadería Este-Oeste, llevado a cabo por medio de camiones.

Hace unos días comentábamos con el señor Jorge Sanguinetti los problemas de la Hidrovía y decíamos que lo que está haciendo Brasil con relación al embarque de mercaderías es un poco como el "canto al teru teru", ya que apuesta o visualiza la salida hacia el sur, a través del eje vial o de la Hidrovía, aunque realmente está interesado en otra postura.

Digo esto porque Brasil sigue jugado al puerto de aguas profundas como salida y Uruguay ha estado eludiendo su estudio, a pesar de que entre Santos y Bahía Blanca no existe un puerto de este tipo con canales naturales.

Por el año 1968, estando en la Dirección Nacional de Hidrografía, participé en el dibujo de estos planos e intervine en algún estudio de un puerto de aguas profundas en la costa uruguaya.

Por eso quisiera saber qué tipo de incidencia geopolítica tiene el Canal Mitre para la competencia Buenos Aires-Montevideo —como puerto de ingreso y no en lo que respecta a la parte fluvial— con la salida hacia el norte, por el Río Uruguay.

También quisiera saber qué estudios geopolíticos complementarios existen para la realización de un puerto de aguas profundas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para tener una información más actual, a las preguntas del señor Senador Segovia agregaría la siguiente. ¿Qué incremento de costos implicará para el puerto de Buenos Aires el trámite del Canal Mitre?

Con las bases marcadas por el señor Senador Segovia, podríamos conjugar una idea para el momento actual y para el futuro.

lt.

SEÑOR ANTONIELLO.- El tema del puerto de Buenos Aires está planteado con el objetivo de alcanzar un calado de 32 pies, a lo que se llegará con la obra "Rosario al Mar". En este momento, tanto los muelles como los servicios de dicho puerto son privados y, obviamente, funcionan como tales, con varias terminales que compiten en precios y servicios.

En lo que tiene que ver con la realización de un puerto de aguas profundas uruguayo, lo primero que se debe tener en cuenta es que no somos los dueños de la carga; no la tenemos como para llevar a cabo este emprendimiento.

Las experiencias realizadas en Montevideo con cargas de otras banderas han sido nefastas, porque luego de realizada la inversión, el dueño no manda la carga y nos quedamos con el gasto y con el puerto parado.

El puerto de Montevideo puede soportar 32 pies de calado y competir con las mismas cargas de Buenos Aires.

Es decir que se debe tratar de competir administrativamente, buscando mejores precios y dando mayores facilidades. Para ello, pienso que habría que hacer alguna inversión en el puerto de Montevideo y lograr mejoras.

Como ex-usuario del puerto de Montevideo, puedo decir que si se aumenta la carga tiene carencias en los muelles, y esa sería una de las causas por la que no podría soportar todo el flujo de la madera. Sin embargo, a futuro, las condiciones de agua en el puerto de Montevideo van a ser las mismas que las del puerto de Buenos Aires y la competencia será de orden económico.

De abocarnos a la construcción de un puerto de aguas profundas —se había pensado en el departamento de Rocha, porque hay buena profundidad cerca de la costa— con todas las inversiones que implica, no debemos olvidar que las cargas no son nuestras y que primero tendríamos que contar con ellas.

SEÑOR PAYSEE.- Debo manifestar que no hemos actuado en lo que respecta al tema del puerto de aguas profundas, porque no

lt.

sabemos si está dentro de nuestras competencias, ya que la idea sería llevarlo a cabo fuera del Río de la Plata.

Por lo tanto, la obra de infraestructura no estaría dentro de las competencias de la Comisión Administradora del Río de la Plata, razón por la cual no podemos aportar mayores datos.

SEÑOR SEGOVIA.- Precisamente, hice la pregunta porque sé que el tema está fuera de su competencia.

El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas nos ha dicho que el desarrollo del puerto de Nueva Palmira —que es jurisdicción de la Administración Nacional de Puertos— quedaría a cargo de empresas privadas, por lo que se desprende que el Ministerio no visualiza como prioridad, ni siquiera cercana, el hecho de hacer una inversión en ese sentido. Se apuesta a la inversión privada, sobre todo por el desarrollo de la Hidrovía o del Eje Vial, a efectos de contar con una terminal fuerte.

En realidad, me refería a lo que mencionaba el Capitán Antoniello con relación al puerto de aguas profundas en la costa de Rocha, porque es un tema en el que participé en 1968, cuando se discutía la viabilidad de nuestro país para contar con un puerto de estas características.

En ese momento se pretendía instalar este puerto en La Coronilla —no en La Paloma— donde existe un canal natural realmente importante.

Sin embargo, hubo una fuerte oposición por parte del Gobierno brasileño porque le interesaba desarrollar un puerto de aguas profundas en Río Grande, con espigón hacia afuera, para competir en esa zona, aunque esta idea terminó siendo un real fracaso.

Me interesaba saber si cuando se habla del desarrollo de esta zona no se está pensando en la instalación de ese puerto de aguas profundas como salida, no sólo de Uruguay sino también de Brasil, porque los costos de transporte en dicho país son espectaculares y ello, quizás, podría ser el camino para

propiciar la inversión privada.

SEÑOR PRESIDENTE.- En virtud de que habíamos fijado la hora 10 y 30 para finalizar esta reunión, en nombre de la Comisión agradecemos la información recibida y el material aportado.

Quiero agregar, además, que estaremos en permanente comunicación, ya que es nuestro deseo seguir actualizando esta primera información, a los efectos de un mejor conocimiento del tema.

SEÑOR PAYSEE.- Queremos agradecer la atención que nos han dispensado en la mañana de hoy y decir que nos reconforta poder comentar estos temas en el ámbito legislativo y contar con una comunicación lo más fluida posible.

El hecho de tener respaldo parlamentario en lo que respecta a un emprendimiento que no es sectorial, nos hace sentir más seguros en todo lo que ha sido y será una difícil negociación antes de que podamos ver los frutos con la obra terminada.

Por todo lo expuesto, reitero el agradecimiento por habernos recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 10 y 24 minutos)

lt.